



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150]
No. 150]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, नवम्बर 24, 2005/अग्रहायण 3, 1927
NEW DELHI, THURSDAY, NOVEMBER 24, 2005/AGRAHAYANA 3, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 18 नवम्बर, 2005

सं. टीएएमपी/31/2005-वीसीटीपीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के दरमान में, संलग्न आदेशानुसार, एक सशर्तता डाली जाती है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएएमपी/31/2005-वीसीटीपीएल

आदेश

(नवम्बर 2005 के 7 वें दिन पारित)

इस प्राधिकरण ने विशाखापत्तनम् पत्तन न्यास (वीपीटी) में अपने प्रचालनों के लिए विशाखा कन्टेनर टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (वीसीटीपीएल) के दरमान का संशोधन करते हुए 30 अगस्त 2005 को एक आदेश पारित किया था। अनुमोदित दरमान के साथ यह आदेश भारत के राजपत्र में राजपत्र सं. 134 के माध्यम से 22 सितम्बर 2005 को अधिसूचित किया गया था।

2. प्रशुल्क निर्धारण के लिए संशोधित मार्गदर्शियों में विशेष रूप से उल्लेख किया गया है कि जिस विलम्ब के लिए पत्तन उत्तरदायी हो, उसके लिए उपयोगकर्ताओं से यथोचित स्तर से अधिक प्रभार नहीं लेने चाहिए। तदनुसार, यह प्राधिकरण पत्तन न्यासों और निजी टर्मिनल आपरेटरों के दरमान में सशर्तताएँ निर्धारित करते समय इस सिद्धांत से मार्गदर्शन प्राप्त करता है। पोतघाट किराया लगाने के बारे में विद्वांग सीपोर्ट लिमिटेड (वीएसपीएल), साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमिटेड (एसडब्ल्यूपीएल), कोच्चि पत्तन न्यास (सीओपीटी) और पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) के दरमानों में यह उल्लेख किया गया है कि उस अवधि के लिए को पोतघाट किराया नहीं लगाया जाना चाहिए जिस अवधि में यांत्रिक खराबी आ जाने के कारण या किसी अन्य कारण से जिसके लिए पत्तन / प्रचालक को उत्तरदायी ठहराया जा सकता हो, तटीय क्रेनों / यांत्रिक प्रहस्तन प्रणाली की अन्-उपलब्धता की वजह से लदान / उतराई का प्रचालन नहीं किया जा सका। इंडिया गेटवे टर्मिनल प्राइवेट लिमिटेड (आईजीटीपीएल) के प्रकरण में, जहाँ पोतघाट किराया मूस्वामी पत्तन द्वारा लिया जाता है, एक सशर्तता लगाई गई है (जिसके अन्तर्गत) निजी प्रचालक से अपेक्षा की गई है कि वह उन कारणों से, जिनके लिए प्रचालक उत्तरदायी है, पोतों के खाली खड़े रहने वाली अवधि के पोतघाट किराए के समान छूट प्रदान करे। ऐसी सशर्तता, वीसीटीपीएल के हाल ही में अनुमोदित दरमान में अनायास ही शामिल नहीं की जा सकी थी। वीसीटीपीएल को इसकी पृष्ठभूमि समझा दी गई थी और उसे अपने दरमान में इसी प्रकार का प्रावधान डालवाने हेतु अपने विचार व्यक्त करने का अवसर दिया गया था।

3. वीसीटीपीएल इस प्रकार की सशर्तता अपने दरमान में शामिल करने के विरुद्ध मत दिया है। वीसीटीपीएल के प्रत्युत्तर का विश्लेषण निम्नलिखित स्थिति स्पष्ट करता है:-

(i) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

पोतघाट भाड़ा वीसीटीपीएल के लिए राजस्व की कोई मद नहीं है क्योंकि लाइसेंस अनुबंध की शर्तों के अनुसार यह प्रभार वीपीटी द्वारा वसूल किया जाता है। विज्ञापन सीपोर्ट लिमि. (वीएसएल) और साऊथ वेस्ट पोर्ट लिमि. (एसडब्ल्यूपीएल) स्थित व्यवस्था वीसीटीपीएल से एकदम अलग है। वीएसएल और एसडब्ल्यूपीएल द्वारा पोतघाट किराया अपने अलग-अलग टर्मिनलों पर वसूल किया जाता है। चूंकि वीसीटीपीएल को पोतघाट किराए से कोई भी कमाई करने का अधिकार नहीं है, (अतः उस मद में) छूट प्रदान करने का कोई प्रश्न ही पैदा नहीं होता।

विश्लेषण:-

कथित प्रावधान को सम्मिलित करना संशोधित प्रशुल्क मार्गदर्शियों के अनुरूप है। जैसाकि वीसीटीपीएल ने ठीक ही कहा है, एसडब्ल्यूपीएल और वीएसएल, एलए की शर्तों के अनुसार ही पोतघाट भाड़ा लगाते हैं, अतएव उनके दरमान में निर्धारित आनुषंगिक प्रावधान उन्हें उस अवधि के लिए पोतघाट किराया लगाने से रोकते हैं। वीसीटीपीएल पोतघाट भाड़ा नहीं लगाता है, यह बात उपयोगकर्ताओं की दृष्टि से बहुत प्रासंगिक नहीं है। वें वीपीटी को पोतघाट भाड़ा वीसीटीपीएल द्वारा प्रचालित पोतघाट के उस अवधि में उपयोग के लिए भी अदा करते हैं जब पोत संबंधी कोई प्रचालन नहीं होता है। यदि कोई पोत कन्टेनर बर्थ पर उन कारणों से बेकार खड़ा है जिनके लिए वीसीटीपीएल जिम्मेदार है तो वीपीटी से पोतघाट भाड़ा न लगाने की अपेक्षा करना उचित नहीं होगा। ऐसी स्थिति में किसी पोत को राहत पहुँचाने एकमात्र उद्देश्य को ध्यान में रखते हुए वीसीटीपीएल को, पोत के बेकार खड़े रहने वाली उस अवधि के लिए जिसके लिए वीसीटीपीएल जिम्मेदार है, पोतघाट किराए के बराबर छूट देनी ही होगी। जहाँ तक इस सिद्धांत को लागू करने का संबंध है, इस प्राधिकरण द्वारा कोई भेद नहीं किया गया है। इस सिद्धांत को लागू करने की विधि को लाइसेंस अनुबंधों में अन्तर की दृष्टि से भिन्न होना ही है।

(ii) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

चूंकि वीसीटीपीएल एलए में निर्दिष्ट उत्पादकता परिमाण प्राप्त करने के लिए संविदात्मक रूप से बाध्य है और उसने अभी तक उन्हें प्राप्त कर लिया है, टीएएमपी द्वारा सुझाई गई अलग सशर्तता सम्मिलित करने की अब कोई आवश्यकता नहीं है।

विश्लेषण:-

यह तर्क वर्तमान मुद्दे से पूरी तरह आनुषंगिक नहीं है। तथापि यह तथ्य कि प्रचालक ने एलए की शर्तों के अनुसार न्यूनतम उत्पादकता मानक प्राप्त कर लिए हैं, उपयोगकर्ताओं से विलम्ब की उस अवधि के लिए प्रभार वहन करने की अपेक्षा रखने का, जिस विलम्ब के लिए प्रचालक जिम्मेदार हो, उपयुक्त कारण नहीं हो सकता है।

(iii) वीसीटीपीएल की टिप्पणी

कथित कारणों से पोतघाट भाड़े के बराबर छूट प्रदान करने से इसकी पैघ आमदनी में से सीधा घाटा होने लगेगा और उसका वित्तीय (संसाधनों) पर नकारात्मक प्रभाव पड़ेगा। टर्मिनल द्वारा उपस्करों, श्रमिक शक्ति इत्यादि पर किये जा रहे स्थायी प्रभारों (व्ययों) पर विचार किए बिना, टर्मिनल की जिम्मेदारी वाले कारणों के लिए (विलम्ब अवधि हेतु) पोतघाट भाड़े में छूट देना शिपिंग लाइनों को एक तरफा लाभ देना हो गया है।

विश्लेषण:-

वीसीटीपीएल द्वारा दिया गया कथन उसकी एकपक्षीय कहानी को प्रतिबिम्बित करता है। इसने यह नहीं बताया है कि टर्मिनल प्रचालक की जिम्मेदारी वाले विलम्ब का बोझ उपयोगकर्ताओं को क्यों उठाना चाहिए।

4. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से यह प्राधिकरण निम्नलिखित सशर्तता को वीसीटीपीएल के दरमान में, अनुसूची 2- सामान्य में नोट संख्या 7 के रूप में सम्मिलित करता है:

"यदि कोई पोत वीसीटीपीएल की तट-आधारित सुविधाएँ न मिल पाने के कारण या उनमें खराबी आ जाने के कारण या किन्हीं ऐसे कारणों से जिनके लिए वीसीटीपीएल उत्तरदायी हो, बेकार खड़ा रहा हो तो उस पोत द्वारा वीपीटी को देय उन पोतघाट प्रभारों के बराबर, जो पोत के बेकार खड़े रहने की अवधि में प्रोद्भूत हुए हों, वीसीटीपीएल द्वारा छूट प्रदान की जाएगी।"

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन-III/IV/143/2005/असा.]

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS
NOTIFICATION**

Mumbai, the 18th November, 2005

No. **TAMP/31/2005-VCTPL**.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby inserts a conditionality in the Scale of Rates (SOR) of the Visakha Container Terminal Private Limited as in the Order appended hereto.

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/31/2005 – VCTPL

ORDER

(Passed on this 7th day of November 2005)

This Authority had passed an Order on 30 August 2005 revising the Scale of Rates (SOR) of the Visakha Container Terminal Private Limited (VCTPL) for its operations in Visakhapatnam Port Trust (VPT). This Order along with the approved Scale of Rates (SOR) was notified in the Gazette of India on 22 September 2005 vide Gazette No. 134.

2. The revised guidelines for tariff fixation specify that users should not be required to pay charges for delays beyond the reasonable level attributable to the port. Accordingly, this Authority is guided by this principle while prescribing conditionalities in the Scale of Rates of port trusts and private terminal operators. In respect of levy of berth hire, it has been stipulated in the Scale of Rates of Vizag Seaport Limited (VSPL), South West Port Limited (SWPL), Cochin Port Trust (COPT) and Paradip Port Trust (PPT) that berth hire should not be charged for the period when loading/unloading operations cannot be carried out due to non-availability of the shore cranes/mechanical handling system due to breakdown or any other reasons attributable to the port/operator. In a recent Order passed in the case of India Gateway Terminal Private Limited (IGTPL) where the berth hire is collected by the landlord port, a conditionality has been imposed to require the private operator to grant rebate equivalent to berth hire accrued during the period of idling of vessels on account of reasons attributable to the operator. Such a conditionality was inadvertently not included in the recently approved SOR of the VCTPL. The VCTPL was explained the background and given an opportunity to express its views on incorporation of a similar provision in its SOR.

3. The VCTPL has made its submissions against incorporation of such a conditionality in its SOR. Analysis of the response of VCTPL reveals the following position:

(i). Comments of VCTPL:

Berth hire is not an item of revenue for VCTPL since this charge is collected by the VPT as per the terms of the License Agreement. The arrangement at the Vizag Seaport Limited (VSL) and South West Port Limited (SWPL) is different from the VCTPL. The berth hire is collected by the VSL and SWPL at their respective terminals. Since the VCTPL is not entitled to not earn any revenue by way of berth hire, the question of allowing rebate does not arise at all.

Analysis:

Incorporating the said provision is in line with the provisions of the revised tariff guidelines. SWPL and the VSL levy berth hire as per the terms of LA as rightly stated by the VCTPL, hence the relevant provision prescribed in their SOR prohibits them from levying berth hire for that period. The VCTPL

does not levy berth hire charges is not very relevant from the point of view of users. They pay berth hire charges to VPT for occupation of the berth operated by VCTPL even for the period when no vessel operation takes place. It will not be reasonable to require VPT not to levy berth hire charges if a vessel idles at the container berth for reasons attributable to VCTPL. Keeping in view the overall objective of providing relief to a vessel in such situation, the VCTPL has to allow rebate to the extent of berth hire charges paid by vessels for such period of idling attributable to it. Insofar as application of the principle is concerned, there is no differentiation is made by this Authority. The modality of operating the principle has to differ in view of differences in the Licence Agreements.

(ii). Comments of VCTPL:

Since the VCTPL is contractually bound to achieve productivity parameter stipulated in the LA and the same has been achieved by it so far, there is no need for incorporating a separate conditionality as suggested by TAMP.

Analysis:

This argument is not fully relevant to the issue at hand. Nevertheless the fact that the operator has achieved the minimum productivity norms as per the terms of LA cannot be a reason for requiring users to bear charges even for the period of delay attributable to the operator.

(iii). Comments of VCTPL:

Allowing rebate equivalent to berth hire charge for the reasons stated will lead to direct loss from its legitimate earnings and will have a negative impact on the financials. Giving rebate in berth hire for reasons attributable to the terminal without considering the standing charges incurred by the terminal in terms of equipment, manpower, etc., becomes a one sided benefit to shipping line.

Analysis:

The statement made by the VCTPL only reflects its side of the story. It has not explained why its users should bear the burden for delays attributable to the Terminal Operator.

4. In the result, and for the reasons given above, this Authority inserts the following conditionality in the Scale of Rate of the VCTPL as Note number 7 in Schedule 2 – General:

“In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of VCTPL or any other reasons attributable to the VCTPL, rebate equivalent to berth hire charges payable by that vessel to VPT which accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by VCTPL.”

A. L. BONGIRWAR, Chairman
[ADVT-III/IV/143/2005/Exty.]